Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1534**

19. Wahlperiode 04.04.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Anna Christmann, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/801 –

Offene Frage zu Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Zeichen von Kostenanstieg und Zeitverzug

Vorbemerkung der Fragesteller

Der vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG festgestellte Kostenrahmen für Stuttgart 21 liegt inzwischen bei 8,2 Mrd. Euro. Vertraglich abgesichert sind 4,5 Mrd. Euro. Als Fertigstellungstermin war bisher das Jahr 2021 im Gespräch, nun wird dafür das Jahr 2025 gehandelt (Stuttgarter Zeitung vom 26. Januar 2018).

Die Kosten für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, ein Bedarfsplanprojekt, sind um 460 Mio. Euro auf 3,7 Mrd. Euro gestiegen und sie soll ein Jahr später als bislang vorgesehen, nämlich im Jahr 2022, fertiggestellt werden (Stuttgarter Zeitung vom 26. Januar 2018).

Mit dieser Anfrage wollen wir in Erfahrung bringen, wie sich die Kostenanstiege und die Zeitverzögerungen beider Projekte auf deren Realisierung und Finanzierung, aber auch auf andere Bahnprojekte in Deutschland auswirken.

Folgen der Kostenentwicklung

1. Wie hoch sind die bis zum 31. Januar 2018 verausgabten finanziellen Mittel für Planung und Bau des Projektes Stuttgart 21 nach der Projektabgrenzung des Finanzierungsvertrages zu Stuttgart 21 der Deutschen Bahn AG und ihrer Projektpartner vom 30. März 2009 (vgl. Schriftliche Frage 102 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/775)?

Die Angaben zu verausgabten finanziellen Mitteln für Planung und Bau des Projektes Stuttgart 21 zum 31. Januar 2018 liegen nicht vor.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 102 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/775 verwiesen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 29. März 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. In welchen Planfeststellungsabschnitten und bei welchen Gewerken sind wertmäßige Überschreitungen über die Kostenpläne festzustellen (bitte die einzelnen Gewerke, die vom Kostenanstieg betroffen sind, genau benennen und jeweils die bisherigen und die aktualisierten Kostenannahmen angeben)?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass neben den Baupreissteigerungen der Anstieg der Kostenprognose insbesondere auf deutlich aufwendigere Verfahren beim Tunnelbau im Anhydrit, auf umfangreiche Genehmigungsverfahren und die spätere Inbetriebnahme im Jahr 2025 zurückzuführen ist. Aufgrund noch ausstehender Ausschreibungen und laufender Vergabe- und Nachtragsverfahren können derzeit keine näheren Angaben zu den konkreten Planfeststellungsabschnitten und den Gewerken gemacht werden.

3. Kann ausgeschlossen werden, dass „aufwendigere Verfahren beim Tunnelbau“ (Stuttgarter Zeitung vom 26. Februar 2018) später höhere Betriebs- und Unterhaltungskosten auslösen?

   Wie begründet die Bundesregierung ihre Aussage?

Höhere Betriebs- und Unterhaltskosten sind nach Aussage der DB AG nicht zu erwarten. Der Tunnelbau insbesondere im Anhydrit wird von einer Expertenkommission begleitet. Die bisherigen Ergebnisse (über die Hälfte der Tunnel wurde ohne nennenswerte Hebungen aufgefahren) geben laut DB AG keinen Anlass, die Verfahren in Frage zu stellen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 66 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/189 verwiesen.

4. Von welchen Planungs- und Baukosten für die beiden am Flughafen vorgesehenen neuen Bahnhöfe geht die Deutsche Bahn AG aus (bitte getrennt nach „Bahnhof 3. Gleis“ und „Fernbahnhof“ unter der Messepiazza getrennt ausweisen), und von welchen Umbaukosten geht die Deutsche Bahn AG am bestehenden S-Bahnhof aus?

Aufgrund der laufenden Verfahren und der noch ausstehenden Ausschreibungen und Vergaben von Baulosen können keine Aussagen zu konkreten Planungs- und Baukosten sowie Umbaukosten gemacht werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/779 verwiesen.

5. Kann die Bundesregierung die Aussage der Deutschen Bahn AG im Zusammenhang mit den steigenden Kosten für Stuttgart 21 bestätigen, wonach „etwaige von der Deutschen Bahn AG zusätzlich zu tragenden Kosten keine negativen Auswirkungen auf andere Investitionsvorhaben“ haben (Frankfurter Rundschau vom 27. Januar 2018; wobei die Ansichten darüber im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG auseinander gehen, siehe Stuttgarter Zeitung vom 27. Januar 2018), und wenn ja, wie begründen die Deutsche Bahn AG und die Bundesregierung diese Aussage?

Die Kostensteigerung des Projektes Stuttgart 21 hat nach Aussage der DB AG keine direkten kostenseitigen Auswirkungen auf andere Neu- und Ausbauprojekte.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/779 verwiesen.

6. Ist Stuttgart 21 nach Ansicht der Bundesregierung noch wirtschaftlich?

   Mit welchen konkreten Zahlen begründet sie ihre Einschätzung?

   Mit welchen konkreten Zahlen wurde in der letzten Aufsichtsratssitzung ggf. die Wirtschaftlichkeit des Projektes belegt?

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Projekts „Stuttgart 21“ wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 4, 5, 7 und 8 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/504 verwiesen.

Hinsichtlich der konkreten Zahlen und Kosten des Projektabbruchs, mit welchen in der Aufsichtsratssitzung vom 26. Januar 2018 die Wirtschaftlichkeit des Projektes belegt wurde, wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/779 verwiesen.

Nach Ansicht des Aufsichtsrates ist die von der DB AG durchgeführte und von den Gutachtern bestätigte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nachvollziehbar.

7. Weshalb begründete die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/504 die Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 unter Gegenrechnung der Ausstiegskosten und nicht alleine mit Kosten und Nutzen des Projektes?

Nach Auskunft der DB AG wird für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit üblicherweise einer Planvariante (umzusetzendes Projekt) eine Weiterführungsvariante (Fortführung ohne Projekt) gegenüber gestellt. In der Planvariante sind Kosten und Nutzen des Projektes enthalten, während in der Weiterführungsvariante in der Ausgangsbetrachtung die Fortführung eines Status quo abgebildet wird. Für die Bewertung der Handlungsalternativen im Zuge der Projektrealisierung müssen die Varianten fortgeschrieben werden. Bezogen auf Stuttgart 21 bedeutet dies für die Planvariante u. a. die Aktualisierung der Kosten der Projektrealisierung und der Berücksichtigung des neuen Inbetriebnahmetermins. Die Vergleichsvariante (Weiterführung des alten Kopfbahnhofs) muss dem aktuellen Projektfortschritt u. a. durch die Einbeziehung von Abbruch- bzw. Wiederherstellungskosten und Berücksichtigung weiterer vertraglicher Verpflichtungen, die in der Zukunft wirken und deshalb entscheidungsrelevant sind, Rechnung tragen.

8. Ab welchem Einsatz von Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG ist die Kapitalverzinsung aus dem Projekt zwar noch positiv, erreicht jedoch nicht mehr den Maßstab der Wirtschaftlichkeit (bitte den konkreten Betrag nennen; vgl. bereits die sehr ähnliche Frage in der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/291)?

9. Ab welchem Einsatz von Eigenmitteln der Deutschen Bahn AG wird die Kapitalrendite negativ (bitte den konkreten Betrag nennen; vgl. bereits die sehr ähnliche Frage in der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/291)?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Die nach der Kapitalwertmethode durchgeführte Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB AG zeigte eine relative Vorteilhaftigkeit einer Fortführung gegenüber einem Abbruch des Projektes. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

10. Welche konkreten Vergaben für Baumaßnahmen wurden von der Deutschen Bahn AG wegen zu hohen Preisen bei verschiedenen Bahnprojekten gestoppt („Im Moment stoppen wir viele Vergaben, weil die Angebote zu teuer sind“, Zitat von Bahnchef Richard Lutz in der FAZ vom 9. Dezember 2017 im Artikel „Unbekannter am Zug“), und wie wirken sich die gestoppten Vergabeverfahren bzw. die hohen Baupreise auf die Ersatz- und Neuinvestitionen (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie Bedarfsplanumsetzung) aus?

Im Jahr 2017 wurden konzernweit ca. 100 Vergabeverfahren aus Gründen einer Überschreitung der kalkulierten Kosten aufgehoben, die dann dem Wettbewerb in modifizierter Form neu unterstellt und vergeben wurden.

Im Bahnprojekt Stuttgart–Ulm kam es bisher zu einer Aufhebung des Vergabeverfahrens aufgrund fehlenden wirtschaftlichen Angebots.

Für Bedarfsplanprojekte in der Realisierungsphase bestehen Einzelfinanzierungsvereinbarungen. Sofern sich aus der Entwicklung gewerkespezifischer Baupreise eine Erhöhung des Gesamtwertumfanges bei Bedarfsplanprojekten ergibt, werden die zuwendungsfähigen Kosten im Rahmen der jährlichen Kostenfortschreibung in einer Anpassungsvereinbarung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel entsprechend angepasst.

Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erhalten die EIU einen jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes zum Erhalt der Schienenwege. Die EIU können selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Eine Anpassung des jährlichen Infrastrukturbeitrags erfolgt während der Vertragslaufzeit nicht.

11. Trifft es zu, dass in der letzten Aufsichtsratssitzung der Deutschen Bahn AG über einen Abbruch des Projektes Stuttgart 21 diskutiert wurde, und anhand welcher konkreter Daten (insbesondere zur Wirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 trotz deutlich gestiegener Kosten) wurde von einem Projektabbruch abgesehen (Frankfurter Rundschau vom 27. Januar 2018)?

Aufgrund der Terminverzögerung und der Kostensteigerung bei Stuttgart 21 wurden verschiedene Handlungsalternativen bewertet. Die Kosten der Projektfortführung und des -abbruches wurden von externen Prüfern im Auftrag des Aufsichtsrates untersucht und lag dem Aufsichtsrat der DB AG vor. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/779 verwiesen.

12. Wie wirkt sich der Kostenanstieg für den Bau der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm auf die Finanzierbarkeit anderer Bedarfsplanprojekte aus?

Andere Projekte sind derzeit nicht betroffen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Folgen des Zeitverzugs

13. Wie ist die Aussage der bundeseigenen Deutschen Bahn AG im Kontext der Aufsichtsratssitzung am 26. Januar 2018 zu verstehen, wonach der 31. Dezember 2025 „der letzte denkbare Termin für die Inbetriebnahme“ von Stuttgart 21 sei (Stuttgarter Zeitung vom 25. Januar 2018), und was ist die Folge, wenn sich auch dieser Termin nicht halten lässt?

Die Festlegung des Inbetriebnahmetermins betrifft die Notwendigkeit einer Anpassung des Kostenrahmens und der Terminplanung sowie die Belastbarkeit der neuen Planung.

Im Übrigen nimmt die Bundesregierung zu hypothetischen Fragen nicht Stellung.

14. Wie sehen die „positiv verlaufenen ersten groben fahrplantechnischen Überlegungen“ (Südwestpresse vom 8. Februar 2018) der Deutschen Bahn AG für eine vorgezogene und damit von der Fertigstellung des Projektes „Stuttgart 21“ unabhängige Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm genau aus, und welche Annahmen werden den Überlegungen zugrunde gelegt (Anzahl der Züge etc.)?

15. Welche Möglichkeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf dem Streckenabschnitt zwischen Plochingen und dem Albvorlandtunnel prüft die Deutsche Bahn AG, um die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm unabhängig von Stuttgart 21 in Betrieb nehmen zu können (bitte die einzelnen möglichen Maßnahmen, die überprüft werden, möglichst konkret beschreiben)?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Aussage der DB AG wurden erste grobe fahrplantechnische Überlegungen für eine mögliche vorgezogene Inbetriebnahme der Neubaustrecke angestellt. Den Ergebnissen dieser Überlegungen folgen nun vertiefende und detaillierte Fahrplanuntersuchungen unter Beteiligung der verantwortlichen Aufgabenträger (Land Baden-Württemberg, Verband Region Stuttgart). Nach Aussage der DB AG müssen diese Abstimmungen abgewartet werden, bevor konkrete Ergebnisse genannt werden können.

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen für eine zweigleisige Ausführung der sog. Güterzugkurve bei Wendlingen mit einer Überleitung vor dem Albvorlandtunnel, und wie hoch wären die zusätzlichen Kosten (Kontext Wochenzeitung vom 7. Februar 2018)?

Nach Einschätzung der DB AG ist aufgrund von Zwangspunkten wie den Überleitverbindungen Richtung Norden zum Bahnhof Wendlingen, der sich im Bau befindlichen Straßenunterführung in Wendlingen als Ersatz für den entfallenden Bahnübergang Schützenstraße und der Autobahnunterquerung eine zweigleisige Ausführung planerisch/technisch nur mit sehr hohem Aufwand möglich. Eine Überleitung noch vor dem Albvorlandtunnel ist aufgrund des Höhenunterschieds zwischen der Neubaustrecke und der Güterzugkurve unmöglich. Schon die derzeitige eingleisige Planung sieht die Anbindung der Güterzugkurve an die Neubaustrecke erst im Albvorlandtunnel vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Mit welcher Geschwindigkeit soll die derzeit geplante eingleisige Güterzugkurve bei Wendlingen befahrbar sein, und mit welcher Geschwindigkeit ließe sich die Kurve mit einem aufgeweiteten Radius befahren (Kontext Wochenzeitung vom 7. Februar 2018)?

Die Güterzugkurve wird mit einer Geschwindigkeit von Vmax = 80 km/h ausgelegt. Ein größerer/aufgeweiteter Radius ist aufgrund von Zwangspunkten wie den Überleitverbindungen Richtung Norden zum Bahnhof Wendlingen und der sich im Bau befindlichen Straßenunterführung in Wendlingen als Ersatz für den entfallenden Bahnübergang Schützenstraße nicht möglich.

18. Wäre für eine solche Planänderung zugunsten einer zweigleisigen Kurve eine neue Planfeststellung erforderlich?

Nach Angaben der DB AG wäre eine neue Planfeststellung des geänderten Plans erforderlich.

Weitere Fragen zu Stuttgart 21

19. Wie viele Wegrollvorgänge (der Zug setzt sich unbeabsichtigt in Bewegung) wurden im Jahr 2016, im Jahr 2017 und bislang im Jahr 2018 im Kölner Hauptbahnhof registriert (bitte einzeln beschreiben und mögliche Folgen angeben), und wie soll sichergestellt werden, dass es im stärker geneigten Tiefbahnhof von Stuttgart 21 nicht ebenfalls zu Wegrollvorgängen kommt?

20. Welche Auflagen im Rahmen der Betriebsgenehmigung für den Tiefbahnhof Stuttgart hält die Bundesregierung für denkbar, um die Risiken durch Wegrollvorgänge zu verringern?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Aussage der DB AG traten in den Jahren 2016 und 2017 im Kölner Hauptbahnhof jeweils drei Fälle von unbeabsichtigten Zugbewegungen auf, im Jahr 2018 bislang kein Fall. Es handelte sich jeweils um Bewegungen von wenigen Zentimetern ohne weitere Folgen. Diese „Wegrollvorgänge“ entstanden durch Bedienfehler in Einzelfällen, insbesondere durch Zugwenden. Dabei ist auf dem Führerstand für die neue Fahrtrichtung eine Bremsprobe durchzuführen, während der Zug gegen Rollen (zusätzlich zur automatischen Haltebremse) mit der Federspeicherbremse zu sichern ist. Dies erfolgte in den erwähnten Einzelfällen nicht.

Die betriebliche Situation im Hauptbahnhof Köln ist nach Aussage der DB AG nicht mit der des zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs zu vergleichen. In Stuttgart werden keine Zugwenden stattfinden, so dass diese Fehler nicht auftreten können. Zusätzlich werden die beschriebenen Fälle zukünftig durch angepasste Handlungsabläufe sowie eine technische Umrüstung der Fahrzeuge (automatisches Anlegen auch der Federspeicherbremsen beim Wenden) ausgeschlossen.

Davon abgesehen hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wiederholt bestätigt, dass mit der Längsneigung im zukünftigen Stuttgarter Hbf ein sicherer Bahnbetrieb gewährleistet werden kann.

Auflagen im Rahmen der Betriebsgenehmigung in Bezug auf Wegrollvorgänge sind daher nicht zu erwarten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/5562 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Wie lange muss aus heutiger Sicht der S-Bahnbetrieb der Linien S 2 und S 3 am Flughafen unterbrochen oder eingeschränkt werden, um den neuen Bahnhof „3. Gleis“ zu errichten?

Aufgrund des laufenden Planfeststellungsverfahrens für die Gäubahn-Anbindung (PFA 1.3b) können derzeit noch keine Aussagen zu möglichen Betriebseinschränkungen vorgenommen werden.

22. Welche konkreten „Zusagen für die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Fernverkehrsnetz“ meinte die Bundesregierung unter Berufung auf die Deutsche Bahn AG (Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 31 des Abgeordneten Matthias Gastel, Plenarprotokoll 19/6, bitte genaue Anzahl der zugesagten Züge nennen)?

23. Für wie wahrscheinlich hält es die Bundesregierung, dass nach Fertigstellung der neuen Bahnhöfe am Flughafen Stuttgart dort ICE-Züge im Regelbetrieb stoppen werden?

24. Kann die Deutsche Bahn AG bestätigen, dass nach Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs in Stuttgart und der neuen Flughafen-Bahnhöfe alle Züge, die am Flughafen stoppen und aus Richtung Stuttgart kamen oder in Richtung Stuttgart fahren, auch am Hauptbahnhof Stuttgart stoppen werden?

    Wird es für denkbar gehalten, dass ein Teil dieser Züge vor/nach ihrem Halt am Flughafen den Hauptbahnhof Stuttgart ohne Halt durchfahren?

Die Fragen 22 bis 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG steht zu ihren Zusagen für die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das Fernverkehrsnetz. Der Bahnvorstand lässt ausgehend von der Diskussion in den vergangenen Wochen alle Möglichkeiten der Fernverkehrsanbindung des Flughafenbahnhofs prüfen, um ein bestmögliches Angebot zu gewährleisten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 104 der Abgeordneten Dr. Anna Christmann auf Bundestagsdrucksache 19/695 sowie auf die Mündliche Frage 31 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Plenarprotokoll 19/6 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333